

¿Ayudarán las Señales de “Niños Jugando” a Disminuir la Velocidad del Tráfico?

Las señales innecesarias pueden confundir e irritar a los conductores de vehículos. A menudo dan una percepción falsa de seguridad y pueden promover la falta de respeto hacia todas las señales. Tal vez el mejor ejemplo es la señal de “NIÑOS JUGANDO”.

Aunque pareciera que esta señal protegería a los niños del vecindario, los hechos indican lo contrario. Aunque algunas comunidades han instalado estas señales en áreas residenciales, no existe evidencia alguna que demuestre que estas señales

ayudan a reducir los accidentes peatonales o disminuyen la velocidad. Estudios han demostrado que muchas señales que advierten de condiciones normales en áreas residenciales, no consiguen mejorar la seguridad.

Las señales que hacen creer a padres y niños que tienen una protección adicional (la cual las señales no proporcionan) resultan en un gran perjuicio y pueden hacer más daño que bien. No se debe permitir que los niños jueguen en la calle. Las Normas Federales rechazan estas señales porque son una sugerencia directa y abierta de que este comportamiento es aceptable.

Ya que hay niños viviendo en casi todas las cuadras residenciales, sería necesario tener señales en cada calle. Las cuadras sin señales podrían implicar que no hay niños viviendo allí, por lo que está bien acelerar.

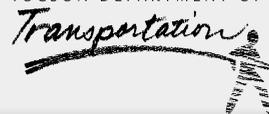
Debido a estas serias razones, las leyes de Arizona no reconocen las señales de “NIÑOS JUGANDO”. Advertencias específicas para escuelas y cruces peatonales están disponibles para usarse cuando claramente tienen un propósito.

Información Sobre el Control del Tráfico en Nuestros Barrios

SEÑALES DE ALTO SEMAFORO VELOCIDAD MAXIMA (25MPH) DESPACIO – NIÑOS JUGANDO



Un Servicio a la comunidad del
TUCSON DEPARTMENT OF



INFORMACION

Información Sobre el Control del Tráfico en Nuestros Barrios



Ciudad de Tucson
Departamento de Transporte
Division de Ingeniería de Tráfico

¿Reducirán las Señales de Alto la Velocidad del Tráfico en Nuestra Calle?

Las señales de ALTO instaladas en lugares equivocados generalmente crean más problemas de los que solucionan.

Se reciben muchas solicitudes para señales de ALTO para interrumpir el tráfico o para reducir la velocidad de los vehículos. Sin embargo, estudios en Arizona, y en todo el país, demuestran que hay un gran número de violaciones intencionales cuando las señales de ALTO se instalan como *molestias* o *correctores de alta velocidad*. Los estudios demuestran que la velocidad disminuyó en la *cercanía* de la señal de ALTO. Sin embargo, la velocidad era más alta entre las intersecciones de lo que era antes de instalarse las señales. Esto es causado por

conductores “reponiendo tiempo perdido”. Las así llamadas señales de ALTO por molestias también incrementan la contaminación del aire, desperdician combustible y ocasionan más ruido.

La Ley Estatal ARS 28-771 requiere que (sin señales de ALTO o CEDA EL PASO) *cuando dos vehículos entran a una intersección desde calles distintas al mismo tiempo, el conductor de la izquierda debe ceder el paso al conductor de la derecha. La única excepción es en una intersección “T”, en donde el conductor de la calle que continúa tiene el derecho de paso.*

Las calles de bajo volumen dentro de los barrios tienden a funcionar mejor bajo las leyes Estatales de Derecho de Paso. Estas obligan a los conductores a aproximarse a una intersección con prudencia y a mantener su velocidad a un nivel razonable. Sin embargo, las señales de ALTO en una calle tienden a *aumentar* la velocidad en la otra calle, ya que estos conductores sienten que ya no tienen que manejar prudentemente al cruzar la intersección. Bajo las condiciones adecuadas, las señales de ALTO pueden jugar un papel importante en la seguridad del tráfico. Se han establecido normas nacionales para determinar cuándo deben instalarse señales de ALTO. Estas normas consideran la velocidad del tráfico, el volumen de vehículos, la distancia visual y la frecuencia de “*intervalos en el tráfico*” para dar seguridad al cruce de vehículos o de peatones. Para fines de seguridad, cuando se utilizan las señales de ALTO, debieran detener el tráfico en la calle de menor volumen. Las señales de cuatro direcciones solamente son beneficiosas (o útiles) cuando el volumen de tráfico es alto y aproximadamente igual en las cuatro direcciones. Los volúmenes de tráfico de por lo menos 500 automóviles por hora, durante una parte significativa del día, pueden beneficiarse de las señales de ALTO de cuatro direcciones. La mayoría de los conductores son razonables y prudentes. Cuando se encuentran con restricciones irrazonables e innecesarias, los conductores tienen más tendencia a violarlas y generalmente desarrollan un desprecio hacia todas las señales de tráfico... a menudo con resultados trágicos.

¿Reducirá una Señal de Tráfico los Accidentes en Nuestra Intersección?

Las señales de tráfico no siempre previenen accidentes. En la mayoría de los casos, los accidentes y las lesiones graves *aumentan* después de ser instaladas. Cuando se instalan las señales, las colisiones en ángulos rectos generalmente se reducen, pero el total de accidentes a menudo aumenta – especialmente las colisiones por detrás.

Adicionalmente, los peatones con frecuencia son inducidos a un sentimiento falso de seguridad. Los ingenieros de tráfico consideran los siguientes puntos cuando deciden si una señal de tráfico proporcionará más beneficios que daños:

- ¿Crea congestión el número de vehículos en calles que se intersectan?
- ¿Es tan denso el tráfico que los conductores en la calle lateral tratan de cruzar cuando es peligroso?
- ¿Hay mucho tráfico de peatones? De ser así, ¿es la calle que tratan de cruzar ancha, de alta velocidad y de mucho tráfico?
- ¿Hay tantos escolares cruzando la calle que se requieren controles especiales? De ser así, ¿es una señal de tráfico la mejor solución?
- ¿Permitirá una señal de tráfico el flujo continuo y evitará el congestionamiento con otra señal cercana?
- ¿Indica el historial de accidentes de una intersección que una señal reducirá la posibilidad de una colisión?

Los ingenieros de tráfico comparan las condiciones existentes con las normas establecidas después de muchos años de estudios en todo el país. Bajo estas condiciones, una señal nueva generalmente operará en forma efectiva. Si no se han llenado las normas establecidas, habrá congestión e infracciones por parte de los conductores, lo que ocasiona más accidentes. Las señales de tráfico en intersecciones colectoras y calles locales mejoran el acceso a las calles principales, lo que puede resultar en más tráfico que intenta atajar en el vecindario.

NOTA: Nuestra experiencia es que una señal de tráfico debidamente colocada puede mejorar el flujo del tráfico y disminuir los accidentes. Una señal innecesaria puede ser el origen de peligros y molestias para todos los que usan la intersección, incluyendo peatones, ciclistas y conductores de vehículos.

¿Ayudará una Velocidad Máxima Más Baja a Disminuir la Velocidad?

Un mito común es que el establecer una velocidad máxima más baja hará que los conductores disminuyan la velocidad, resultando en un número reducido de accidentes. Los hechos indican lo contrario. Investigaciones efectuadas en todo el país, a lo largo de varias décadas, han demostrado que los conductores son influenciados por el tipo de calle y las condiciones de tráfico prevalecientes y no por el límite de velocidad señalado.

La Ley Básica de Velocidad de Arizona (ARS 28-701) requiere que *una persona debe manejar a una velocidad que es razonable y prudente bajo las condiciones existentes. En todo caso, la velocidad debe ser controlada de modo que se evite una colisión con cualquier objeto, persona o vehículo en la carretera. Es la obligación de todas las personas el ejercer cuidado razonable para la protección de los demás.*

Bajo las leyes de Arizona, el límite de velocidad máxima en Tucson es de 55 millas por hora. Otros límites de velocidad máxima establecidos por ley incluyen el de 25mph en áreas residenciales y distritos comerciales y el de 15mph en callejones. Aun cuando estas velocidades no están siempre señaladas, se requiere que todos los conductores conozcan las leyes básicas de 15mph, 25mph y 55mph. Límites de velocidad entre 25mph y 55mph pueden ser establecidos basándose en estudios de ingeniería de tráfico. Estos estudios incluyen las condiciones de la carretera, las estadísticas de accidentes y la velocidad prevaleciente de conductores prudentes. Si se señala un límite de velocidad irrazonablemente bajo, la mayoría de los conductores ignorará las señales, mientras que unos pocos tratarán de mantenerse dentro del límite de velocidad señalado.

Esto ocasiona conflictos entre conductores más rápidos y más lentos, resultando en más accidentes. En forma poco realista, los límites de velocidad bajos también aumentan el número de infractores y crean una mala imagen de la policía y la comunidad. Los límites de velocidad llegando a cruces escolares amarillos son de 15mph cuando las señales portátiles están colocadas en la calle. Estas zonas solamente pueden establecerse basándose en estudios de tráfico y deben utilizarse únicamente para niños que van y vienen de la escuela cuando la escuela está en sesión. (ARS 28-797)